

CLASSIC DRIVER

Unter Strom: BMW i3 Concept Coupé

Lead

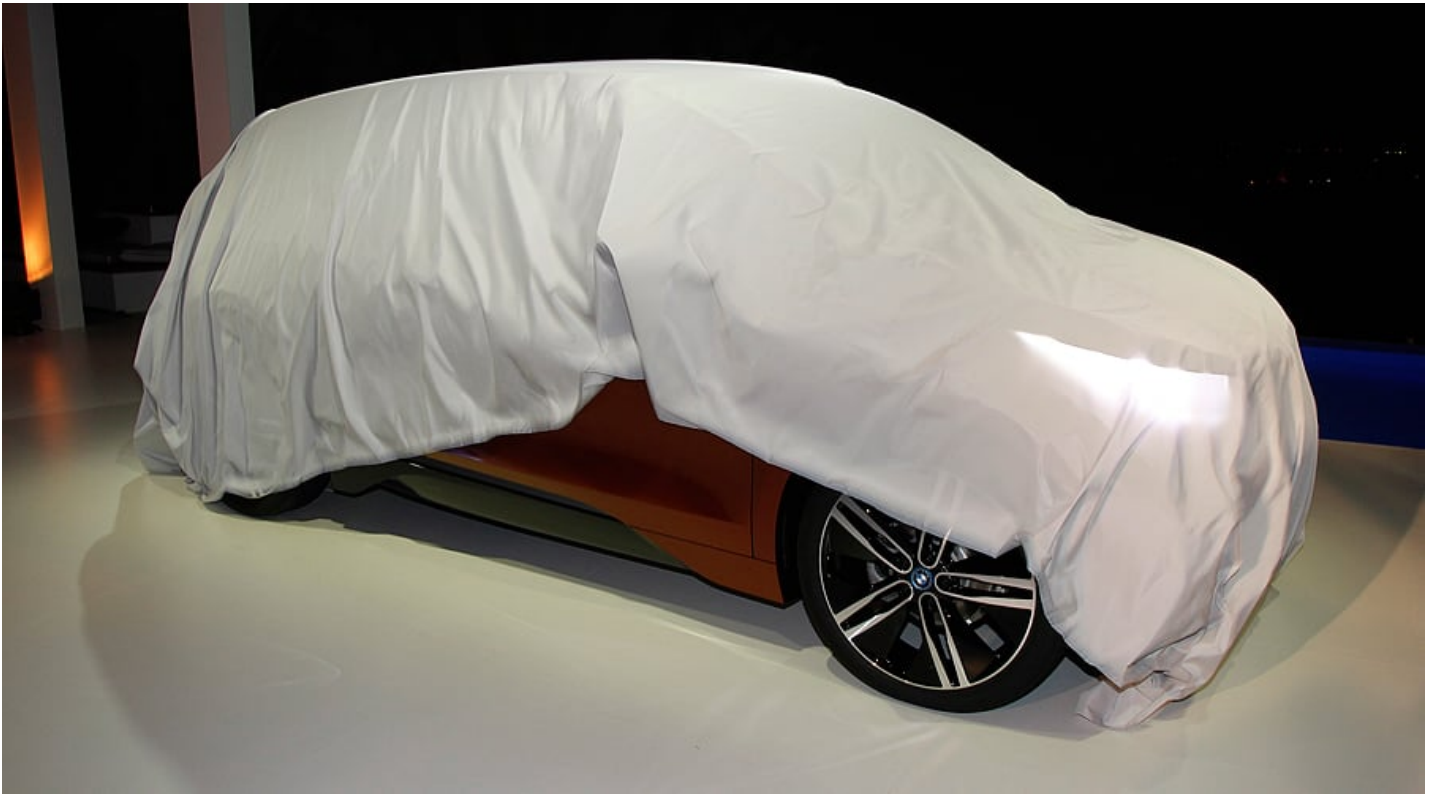
BMW stellt das zukünftige Mobilitätskonzept in Mega-Cities vor. Die aktuelle Studie des BMW i3 Coupé in für Kalifornien passenden Solar Orange dokumentiert die baldige Seriennähe des vollelektrischen Stadtautos, wie Classic Driver bei der Pre-Night in Beverly Hills erfuhrt.

Der Elektro-BMW geht in Serie. Im kommenden Jahr soll es soweit sein. Das ist die eigentliche Nachricht der BMW-Preview-Night zum neuen i3 Concept Coupé. Unter der Submarke BMW i soll der Stromer durchstarten. Einen ersten Ausblick gibt ein nochmaliges Konzeptfahrzeug – das letzte vor dem Serienmodell, so verspricht BMW. Classic Driver kann den Wegbereiter noch vor seiner Weltpremiere auf der LA Auto Show in Augenschein nehmen. Noch mit konventionellem Verbrennungsantrieb geht es dafür von Downtown LA hinauf nach Beverly Hills. Eine weiße Villa in den Hügeln. Klarer Himmel, Vollmond und der Blick auf LA. So stellt man sich das ideale Setting für eine Premiere vor. BMW-Designchef Adrian van Hooydonk verliert denn auch keine großen Worte. Das weiße Tuch verschwindet und da steht er, der frische i3 Concept.





Auf den ersten Blick klar als BMW zu identifizieren, weist der Elektrowagen dennoch auch stilistisch in die Zukunft: Eine fließende Coupé-Dachlinie und eine Neuinterpretation des für BMW i entwickelten „Stream Flow Designs“ im Bereich der Seitenfenstergrafik prägen das Erscheinungsbild der Carbon-Karosserie. Im Interieur möchte das großzügige Raumgefühl mit Einzelsitzen auch im Fond für eine „spezifische Lounge-Atmosphäre“ sorgen. Das reduzierte Interieur gefällt durchaus. Die Sitze indes wirken noch recht straff, was dem Konzeptstadium geschuldet sein dürfte. Ansonsten überrascht beim Probesitzen die Weite in einem vergleichsweise kompakten Fahrzeug. Darüber hinaus präsentiert sich das BMW i3 Concept Coupé als erstes vollständig vernetztes Elektrofahrzeug der Welt: Innovative und für den Einsatz in Serienfahrzeugen konzipierte BMW i ConnectedDrive Dienste sollen laut BMW eine an den speziellen Anforderungen der E-Mobilität orientierte Nutzung des Navigationssystems sowie des Informationstransfers zwischen dem Fahrzeug, seiner Umgebung und dem Smartphone seines Fahrers gewährleisten.





Das Coupé wird von einem von der BMW Group entwickelten Elektromotor angetrieben, der eine Höchstleistung von 170 PS entsprechend 125 kW sowie ein maximales Drehmoment von 250 Newtonmetern erzeugt. Die spontane Kraftentfaltung erfolgt dabei über ein einstufig ausgelegtes Getriebe an die Hinterräder. Ihre Energie bezieht die E-Maschine aus Lithium-Ionen-Speicherzellen, die in den Unterboden des Fahrzeugs integriert sind. Das sorgt für einen tiefen Schwerpunkt und damit gute Agilität und schafft gleichzeitig Raum oberhalb des Fahrzeugbodens. Neudeutsch „LifeDrive“ heißt dieses Konzept bei BMW. Die Fahrgastzelle bildet das Zentrum des sogenannten Life-Moduls, das aus Carbon gefertigt wird. Im direkten Vergleich zum früheren BMW i3 Concept tritt die neue Studie breiter und flacher auf. Der Radstand von 2.570 Millimetern entspricht hingegen dem Wert, der auch beim serienmäßigen BMW i3 erreicht werden wird. Die Silhouette des BMW i3 Concept Coupé wird durch die weit vorn angesetzte, stark angewinkelte Frontscheibe und die sanft ins Heck fließende Dachlinie bestimmt. Coupé-typisch fallen auch die langen Türen mit rahmenlosen Scheiben ohne B-Säule aus. Kompakter Wagen, ausladende Räder: Die sportliche Anmutung wird von 20 Zoll großen Leichtmetallrädern im Doppelspeichendesign unterstrichen. Sie sind – wie bei BMW i Automobilen üblich – mit vergleichsweise schmalen, rollwiderstandsoptimierten Reifen in den Größen 155/60 R20 vorn und 175/55 R20 hinten bestückt.





Spannender Einblick: Der Innenraum des BMW i3 Concept Coupé illustriert die Weiterentwicklung des Cockpitdesigns auf dem Weg zur Serienreife. Maßvolle Reduktion scheint hier das Leitmotiv. Ein Materialmix aus Leder, Eukalyptus-Holz, Wolle und weiteren nachwachsenden Rohstoffen proklamiert den Aspekt der Nachhaltigkeit - aber bitte mit Premium-Aura. Im Zentrum des Cockpits bildet eine flach gehaltene und leicht zum Fahrer hin geneigte Bedienfläche den unteren Abschluss der Instrumententafel. Sie dient zur Steuerung der Klimatisierungs- und Audio-Funktionen und umfasst außerdem die Favoritentasten des Bediensystems iDrive. Der Controller und die Direktwahltasten des iDrive-Systems sind zwischen Fahrer und Beifahrer auf der Mittelkonsole in Höhe der Sitzflächen angeordnet. Da dank des spezifischen Antriebskonzepts auch der bei herkömmlichen Fahrzeugen übliche Mitteltunnel entfällt, entsteht eine vollständig offene Verbindung zwischen dem rechten und dem linken Fußraum. So soll der Fahrer bequem auch auf der Beifahrerseite aussteigen können. Die Probe hierfür steht noch aus - genauso wie die Testfahrt, was nur der Vollständigkeit halber erwähnt sein sollte.

Als Schnittstellen für den Informationsaustausch zwischen Fahrzeug und Fahrer sowie zur Steuerung der Infotainment- und Kommunikationsfunktionen dienen im BMW i3 Concept Coupé zwei hochwertige Displays. Die Aufgaben des Kombiinstrumentes übernimmt ein 6,5 Zoll großer Monitor, der auf der Lenksäule angeordnet ist. Auf ihm werden alle fahrrelevanten Informationen in digitaler Form angezeigt. Auf gleicher Höhe steht das zweite Display im Zentrum des Cockpits. Mit einer Diagonale von 8,8 Zoll ermöglicht es - wie das zentrale Informationsdisplay in Serienfahrzeugen von BMW - die Darstellung von detaillierten Grafiken. Auf diesem Monitor werden unter anderem die Funktionen des Navigationssystems einschließlich der BMW i ConnectedDrive Dienste abgebildet.



Viel spannender jedoch sind die Fahrwerte und mehr noch die Reichweite. BMW bietet im i3 Concept Coupé drei Fahrprogramme an. Die Eco Pro+ Variante ist beispielsweise auf maximale Reichweite ausgerichtet. Dazu wird zusätzlich zur Anpassung der Fahrpedalkennlinie die Höchstgeschwindigkeit auf 90 km/h begrenzt. Außerdem werden Komfortfunktionen wie Heizung und Klimaanlage auf ein – etwa zur Gewährung der Beschlagfreiheit der Scheiben erforderliches – Mindestmaß heruntergefahren. Energieintensive elektrische Verbraucher wie Sitzheizung, Spiegelheizung oder nicht unbedingt notwendige Elemente des Tagfahrlichts werden sogar vollständig deaktiviert. Damit kann die Reichweite um weitere Kilometer gesteigert werden. Mit vollständig aufgeladener Batterie soll eine Strecke von rund 160 Kilometern (100 Meilen) möglich sein, bevor ein erneuter Anschluss an eine Ladestation erforderlich ist. Das mag für innerstädtischen Verkehr genügen, erscheint jedoch immer noch vergleichsweise wenig, wenn man über Nacht mal nicht zum Aufladen kommt. BMW bietet zwar eine ganze Reihe cleverer Lösungen an, um den elektrischen Verbrauch zu kontrollieren und zu reduzieren. Doch vermutlich wird ganz erheblich die Reichweite eines solchen Fahrzeugs über dessen Erfolg entscheiden. BMW indes lässt keinen Zweifel daran, es auf diesen Spannungstest ankommen zu lassen.

Fotos: Mathias Paulokat / BMW

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/unter-strom-bmw-i3-concept-coup%C3%A9>
© Classic Driver. All rights reserved.